

No.3

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第4回)

一般国道8号

米原バイパス

平成20年2月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗	3
□事業を取り巻く社会状況と整備効果	4
1. 社会的背景	4
2. 交通混雑の緩和	5
3. 交通安全の確保	7
4. 冬期の円滑な交通の確保	8
5. 周辺地域の環境改善	9
6. 地域の活性化（支援）	10
7. 地域における計画	11
□費用便益分析の算定（事業全体）	12
□費用便益分析の算定（残事業）	13
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	14
□対応方針	15

事業の目的

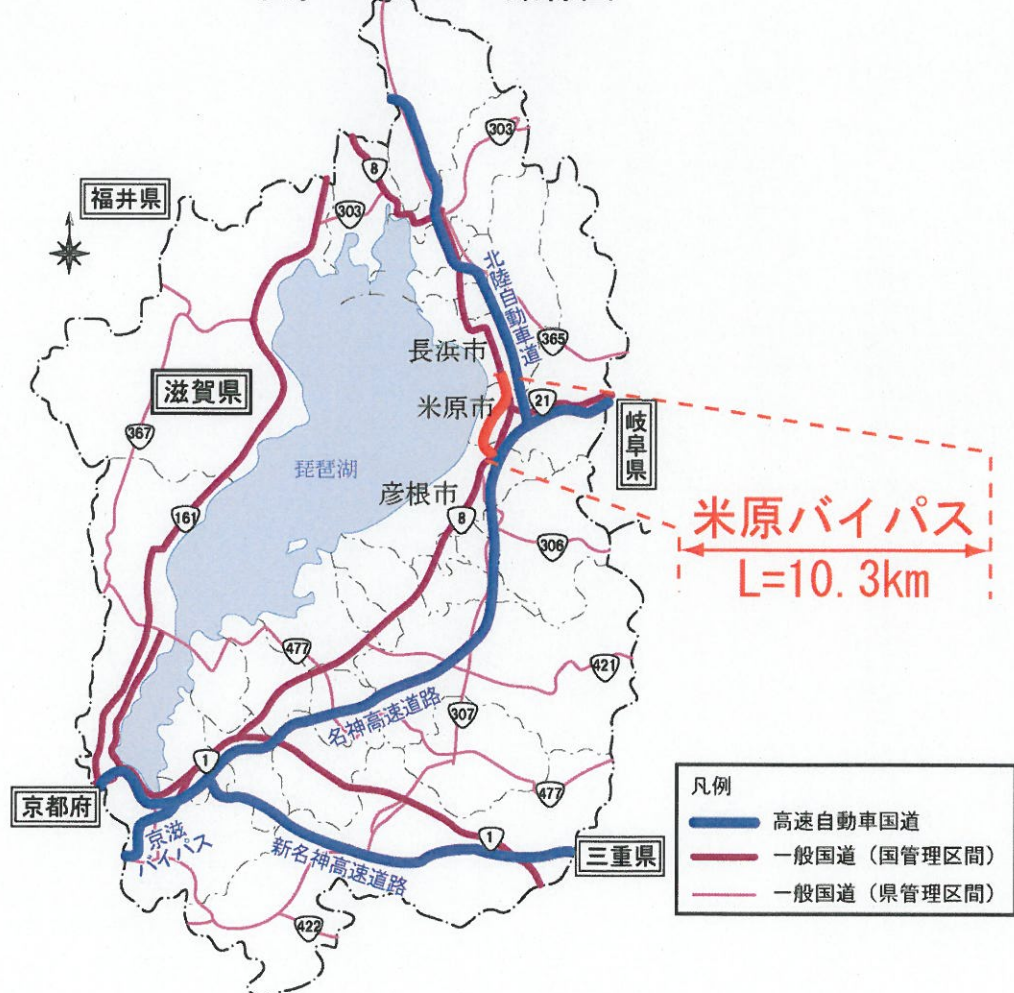
- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 冬期の円滑な交通の確保

一般国道8号は、新潟市を起点とし、京都市に至る延長約560kmの主要幹線道路であり、北陸地方と京阪神圏とを結ぶとともに、一般国道21号を介して中京圏とも連絡する重要な路線です。

滋賀県内においては、北陸自動車道・名神高速道路とともに琵琶湖の東側を通過し、湖東地域の産業、経済、生活を支えています。しかしながら、近年、沿線地域の発展とともに一般国道8号の交通量は増加し、交通渋滞が慢性化しています。

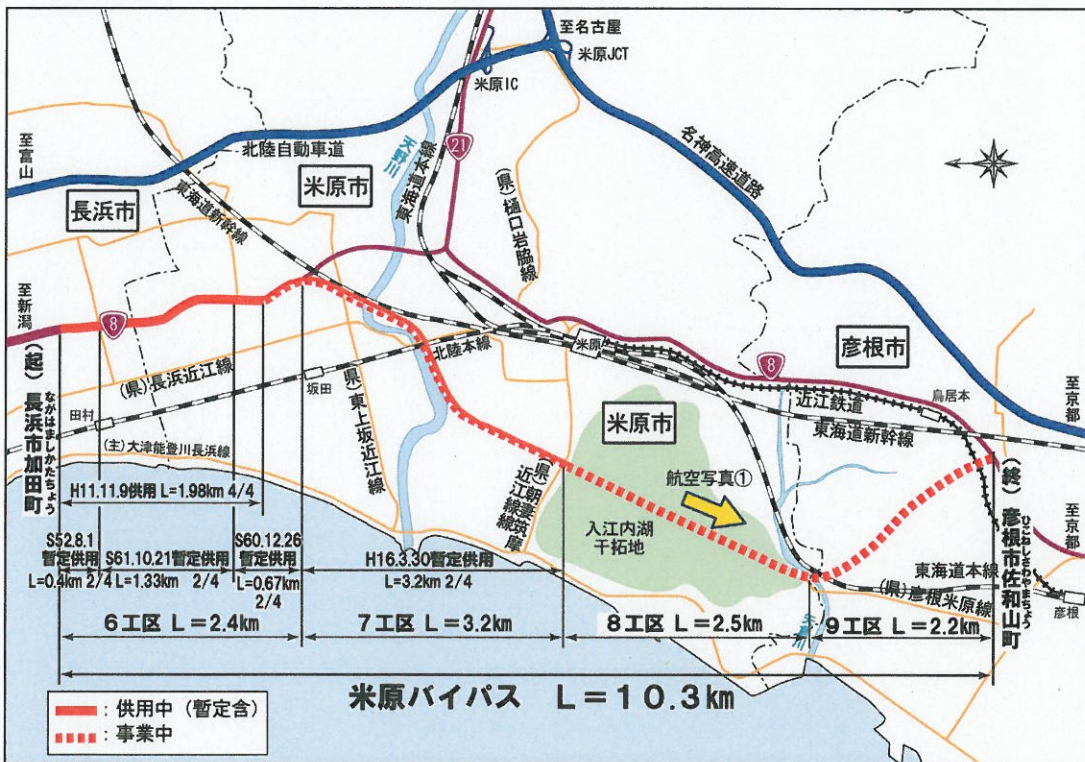
米原バイパスは、こうした交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保等を目的として計画された道路です。

米原バイパス 路線図

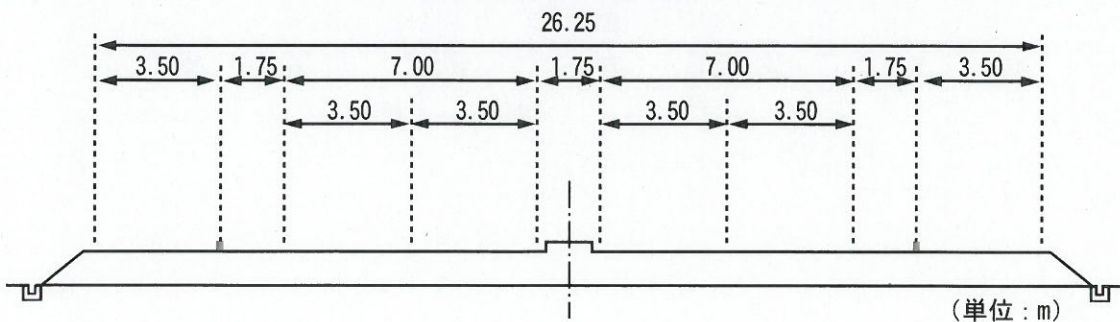


計 画 の 概 要

- ・ 起終点
 - 自) 滋賀県長浜市加田町 しがけんながはましかたちょう
 - 至) 滋賀県彦根市佐和山町 しがけんひこねしさわやまちょう
- ・ 計画延長 $L = 10.3 \text{ km}$
- ・ 幅員 $W = 26.25 \text{ m}$
- ・ 構造規格 第3種第1級
- ・ 設計速度 80 km/h
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約700億円
- ・ 計画図



標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和48年12月
- ・事業化 昭和41年度
- ・用地着手 昭和42年度
- ・工事着手 昭和45年度
- ・供用 昭和52年 8月 1日 (L=0.4km) (暫定)
昭和60年12月26日 (L=0.7km) (暫定)
昭和61年10月21日 (L=1.3km) (暫定)
平成11年11月 9日 (L=2.0km) (4車線供用)
平成16年 3月30日 (L=3.2km) (暫定)

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 45% (暫定57%、平成19年12月末現在)
- ・用地取得率 87% (面積ベース、平成19年12月末現在)

3. 関係機関との調整等

- ・平成15年度に7工区の暫定供用を行いました。
- ・8工区にはルート上に著しい軟弱地盤層があり、大きな地盤沈下や周辺の農地への影響が予測されていましたが、地質調査や試験盛土による動態観測、解析等により対策工法の方針を決定し、工事に着手する予定です。
- ・9工区には圃場整備箇所があり、関係機関と道路設計の調整を行っています。

航空写真① (8・9工区)



撮影日時：平成18年3月7日

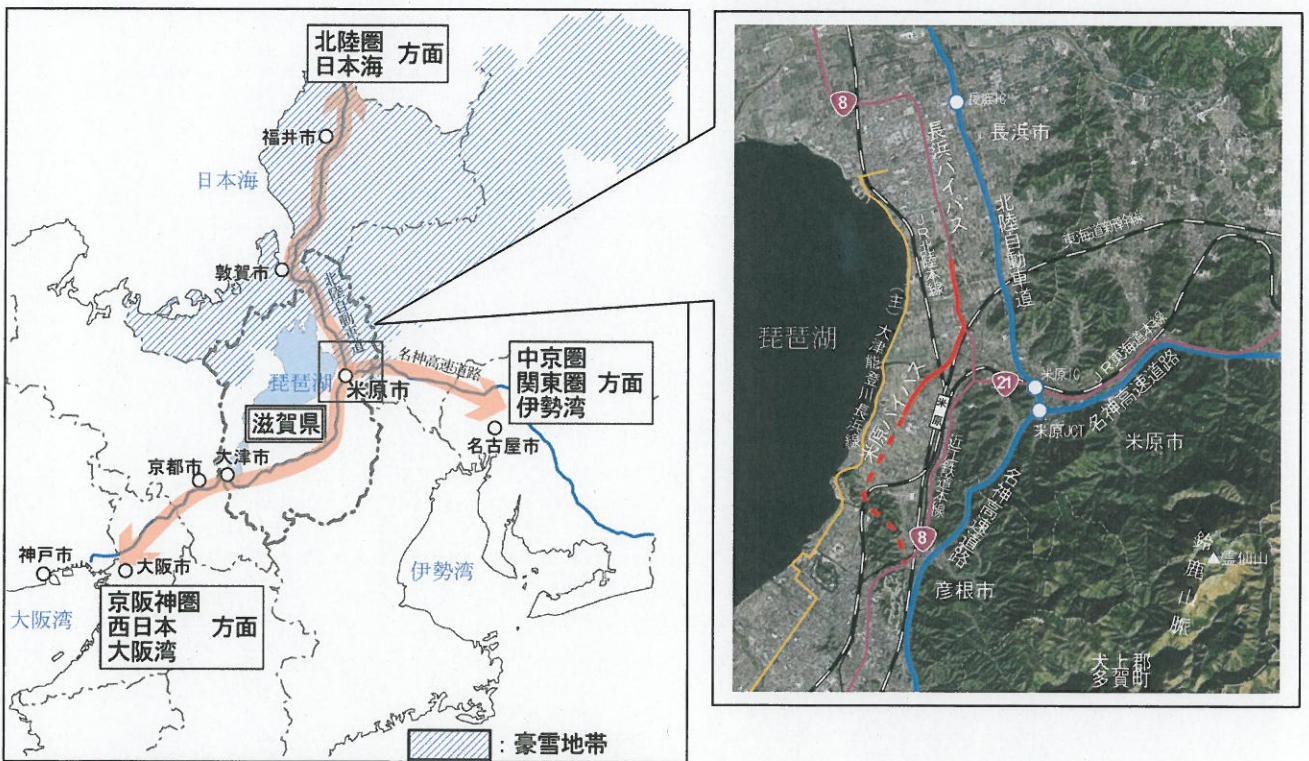
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【対象地域の概況】

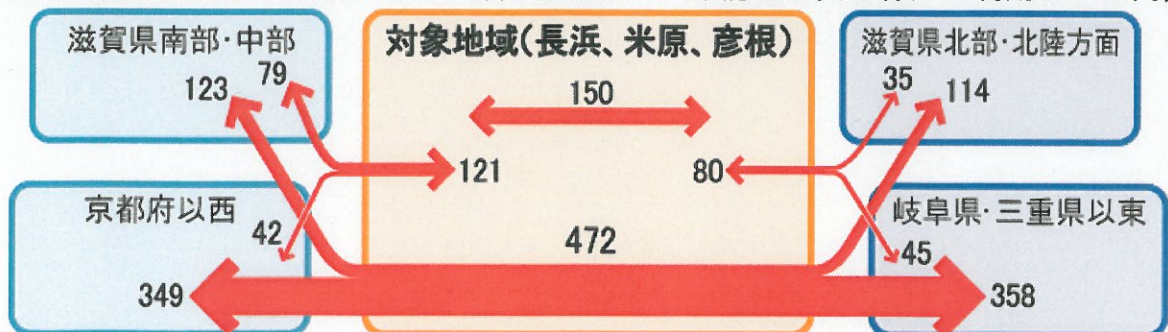
米原市は、古くから京阪神圏、中京圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝として知られており、今もなお国土幹線の結節点として重要な役割を担っています。そのため、対象地域は地域内の交通に加え、通過交通が多く、これらの交通が琵琶湖と鈴鹿山脈に挟まれた狭隘な地域に集中するため対象地域の道路網は非常に混雑しています。

また、対象地域である米原市は日本有数の豪雪地帯を有しており、降雪時には地域住民の生活に様々な影響を及ぼしています。



注) 豪雪地帯: 豪雪地帯対策特別措置法によって定められた「積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域」

対象地域縦断路線（国道8号、名神高速道路、大津能登川長浜線）の利用ODの内訳



資料：平成17年交通量推計結果

2. 交通混雑の緩和

【沿道の交通状況】

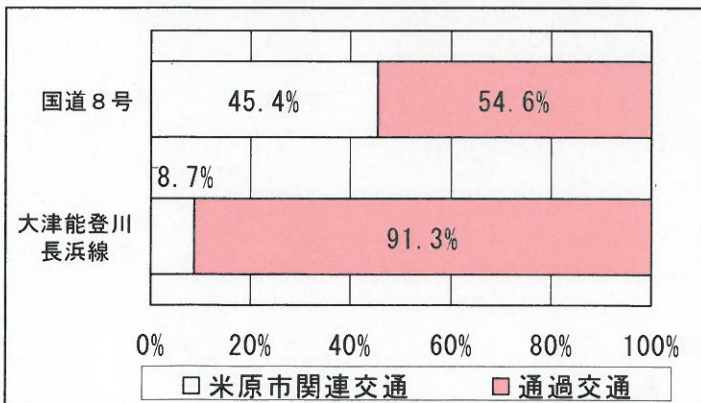
対象地域は名神高速道路、国道8号、大津能登川長浜線の3本の幹線道路が並行しており、そのうち一般道路については、米原バイパスの供用区間を除き、混雑度が1.36~1.72と高い状況です。利用交通を見ると、通過交通の利用が多く、また大型車の混入率が高くなっており交通混雑に拍車がかかる原因となっています。

対象地域の道路交通状況

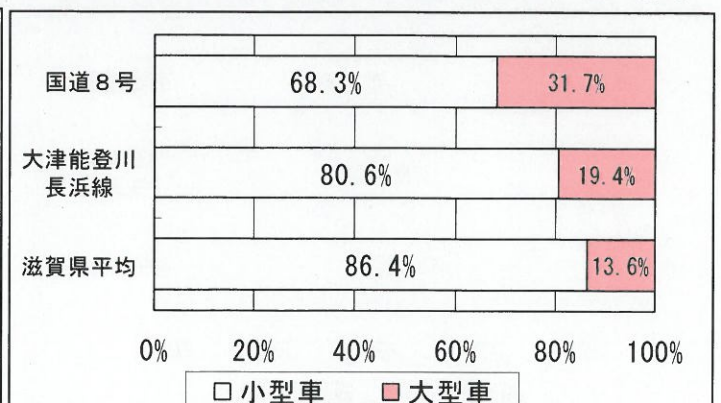


※H17年の12時間観測交通量に昼夜率を乗じた推計値

米原市-彦根市境の路線別OD内訳

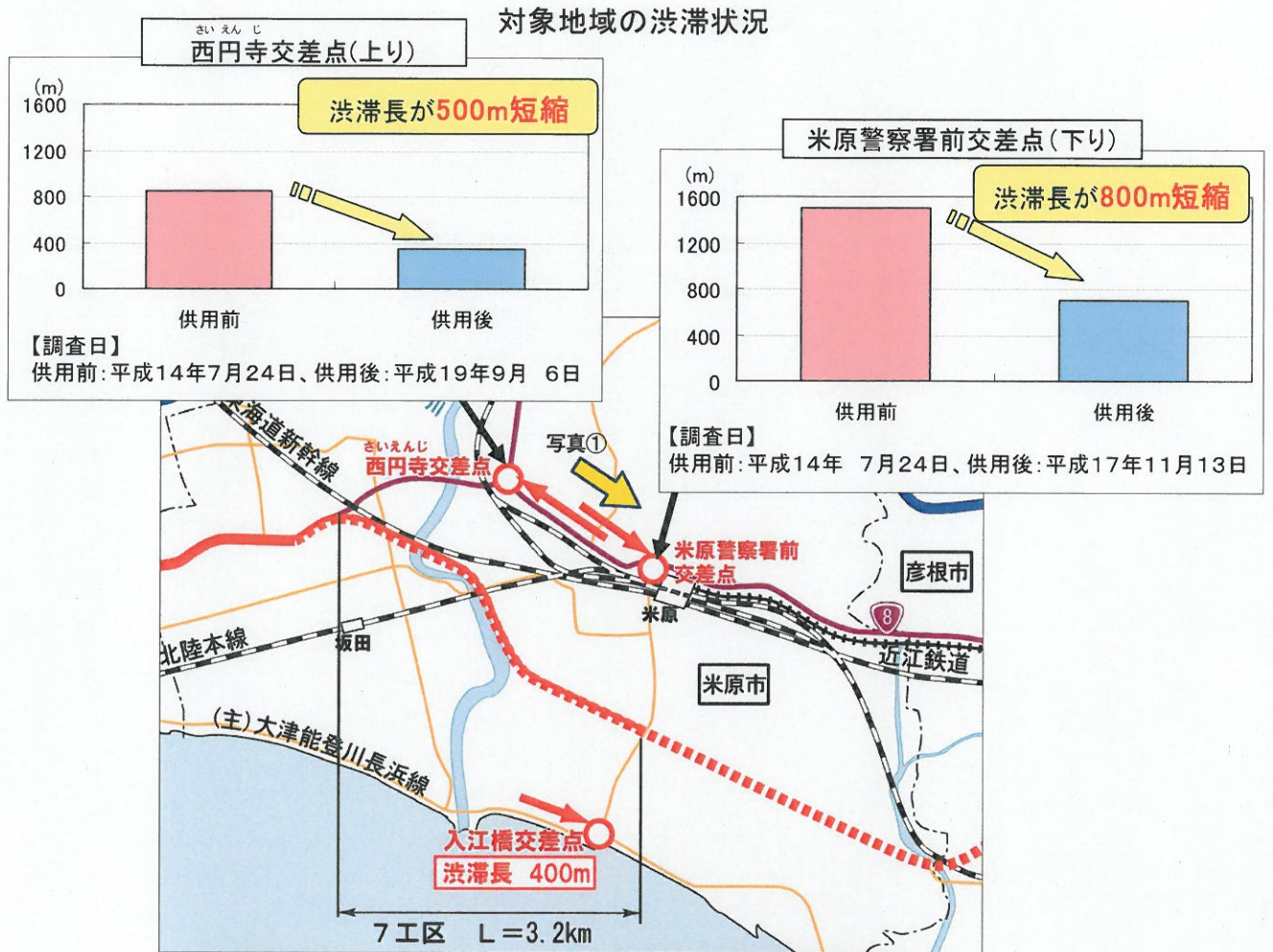


米原市-彦根市境の路線別大型車混入率(12時間)



【交通渋滞の解消】

対象地域の国道8号や大津能登川長浜線では混雑多発箇所が存在しています。米原バイパス7工区の暫定供用（H16.3）により渋滞は緩和され、米原警察署前交差点では供用前に1,500mだった渋滞長が700mまで短縮されています。しかし、依然として渋滞が発生していることから、米原バイパスの完成による渋滞の解消が期待されます。



写真①国道8号の渋滞状況（西円寺交差点付近）

3. 交通安全の確保

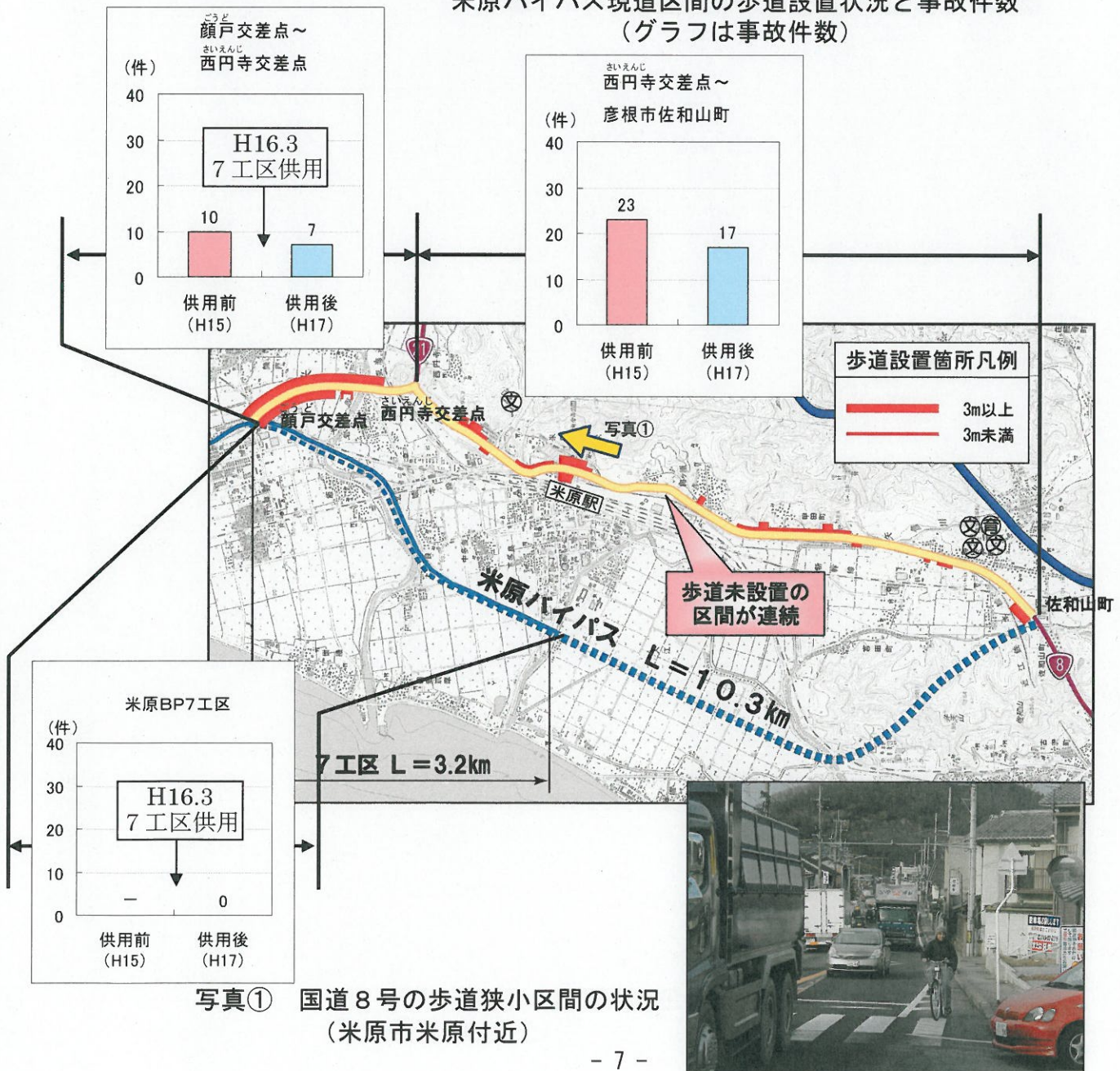
【歩道の設置状況】

米原バイパスの現道区間では、幅員狭小の区間が約6km、歩道の全くない区間が米原駅周辺を含め約3.3kmに及び、歩道がある区間においてもほとんど片側しかなく、幅員も狭くなっています。この区間は、大型車も多いため歩行者にとって危険な状態になっています。

【利用環境の改善と安全性向上】

米原バイパス7工区の暫定供用（H16.3）により交通事故件数が減少しています。しかし、現道には依然として交通事故が多発しており、歩行者にとって危険な状況であるため、現在は区画整理事業（米原駅付近）による歩道設置を進めています。また、米原バイパス供用による大型車交通等の通過交通の転換により歩行者等の利用環境の改善と安全性向上を図ります。

米原バイパス現道区間の歩道設置状況と事故件数
（グラフは事故件数）



4. 冬期の円滑な交通の確保

【冬季における現道の状況】

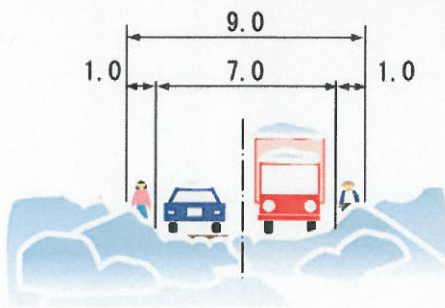
米原市域は雪害指定区間に指定され、冬期には除雪作業に伴う渋滞が発生しています。現国道8号は幅員が狭小で堆雪帯もなく、降雪時は、車の走行速度の低下や高速道路の規制に伴う交通量の増加などが原因で、通常時よりも渋滞が多発し、地域住民の生活に大きな影響を及ぼしています。

【冬期交通の円滑化】

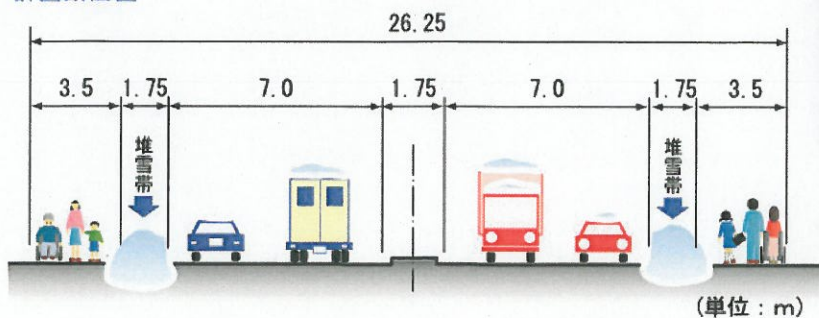
米原バイパスの整備により堆雪帯が確保され、円滑な交通が期待できるとともに、現国道8号の通過交通がバイパスに転換され、現道の渋滞の緩和も期待できます。



現況断面図



計画断面図



(単位：m)



降雪時の国道8号の混雑状況(米原市米原付近)

(撮影日平成20年2月14日)

5. 周辺地域の環境改善

【周辺地域の環境改善】

当該バイパスに並行する国道8号及び大津能登川長浜線では環境基準が達成しておらず、今後米原バイパスの供用により、バイパスへ交通量が転換され、騒音が緩和されることが期待されます。

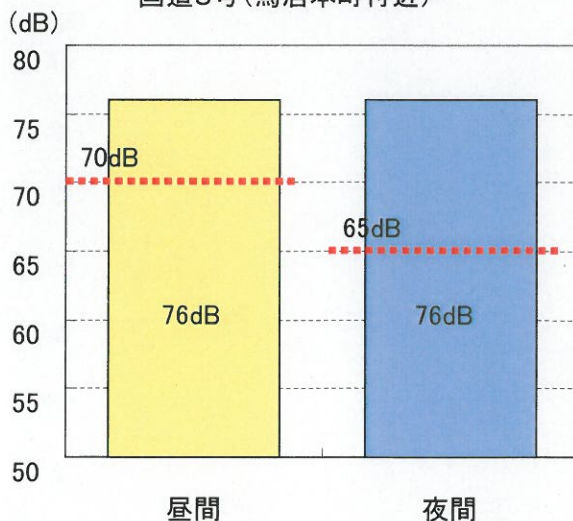
周辺地域における環境基準適合状況



直轄国道：平成18年度道路環境センサス その他：平成13年度道路環境センサス

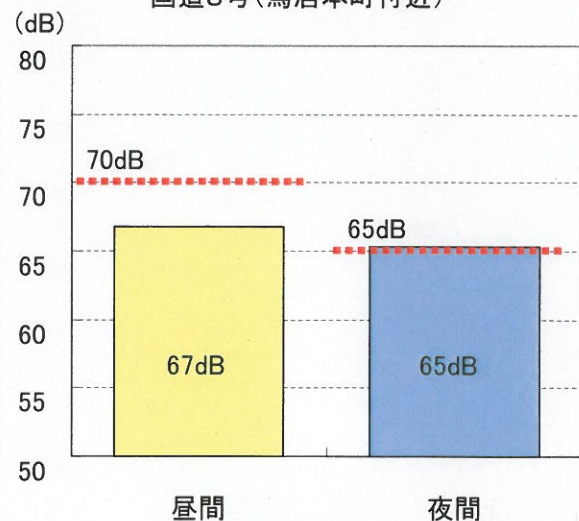
現況

国道8号(鳥居本町付近)



将来

国道8号(鳥居本町付近)



..... : 環境基準(昼間: 70dB、夜間: 65dB)

出典：H17 交通センサス、H42 将来推計結果

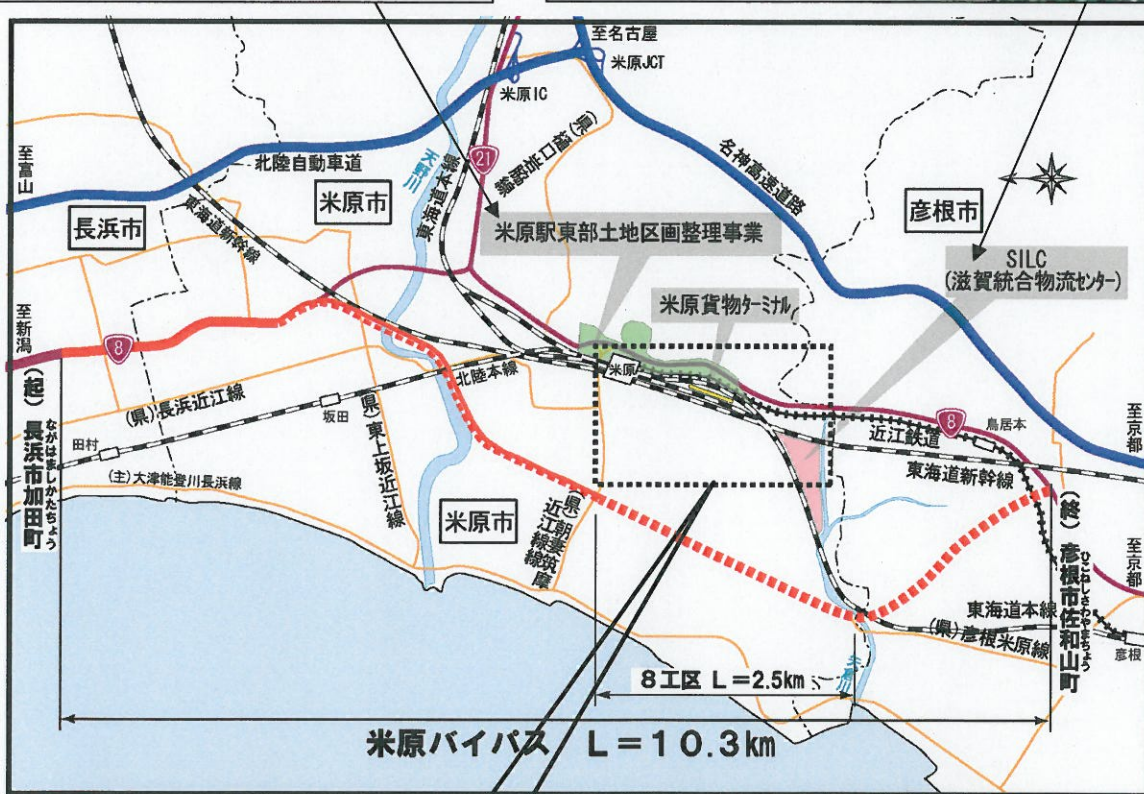
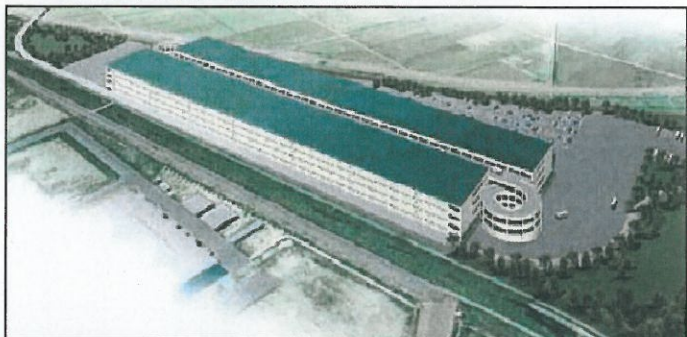
6. 地域の活性化（支援）

米原駅周辺では、米原駅東部土地区画整理事業・SILC（滋賀物流統合センター）・米原貨物ターミナル等の物流拠点の整備計画が進められています。米原バイパスの開通により、米原市を通過する交通の流れが改善され、地域の活性化が促進されます。

米原駅東部土地区画整理事業イメージ



SILC（滋賀物流統合センター）イメージ



7. 地域における計画

米原バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ◆滋賀県総合交通ネットワーク構想（平成2年6月）
「近接府県、県内主要地域間を結ぶ県土骨格交通ネットワーク」
- ◆滋賀県広域道路整備基本計画（平成10年6月）
「県土1時間道路ネットワークを構成する路線」
- ◆滋賀県道路整備アクションプログラム（平成15年7月）
「広域道路ネットワーク整備箇所」
- ◆滋賀県中期計画（平成15年10月）
「広域幹線交通体系の骨格となる道路ネットワーク」
- ◆彦根市総合発展計画（平成18年7月）
「安全で円滑な交通や市街地の活性化を図る広域的交通」
- ◆米原市総合計画（平成19年9月）
「一体とした道路ネットワークにおける広域幹線道路」

要望経緯

・平成9年5月

国道8号バイパス建設促進期成同盟会 設立

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
国道8号 バイパス建設 促進期成同盟会	彦根市長	彦根市長、愛東町長、 彦根市議会議員、 愛東町議会議員	米原 バイパス

※設立時の市町村名で記載

(最近の動向)

平成14年 6月24日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進を要望
平成15年 10月15日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進を要望
平成16年 10月4日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進・早期着工を要望
平成17年 10月21日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進・早期着工を要望
平成18年 10月19日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進・早期着工を要望
平成19年 10月19日	国道8号バイパス建設促進期成同盟会が近畿地方整備局に国道8号バイパスの整備促進・早期着工を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路線名	一般国道8号
事業名	米原バイパス
延長	10.3 km

□ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
基準年 における 現在価値	1,281億円	18億円	13億円	1,312億円

… (B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	667億円	117億円	784億円
基準年 における 現在価値	756億円	39億円	795億円

… (C)

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)} \quad 1,312\text{億円}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)} \quad 795\text{億円}}$
	$= 1.7$

費用便益分析の結果（残事業）

路線名	一般国道8号
事業名	米原バイパス
延長	8.3 km

□ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
基準年 における 現在価値	1,136億円	13億円	10億円	1,159億円

… (B)

□ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	372億円	95億円	467億円
基準年 における 現在価値	298億円	32億円	330億円

… (C)

□ 算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B) } 1,159\text{億円}}{\text{費用の現在価値の合計 (C) } 330\text{億円}}$
	= 3.5

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合で都市計画決定により計画されたものであること、また、用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

設計段階でのコスト縮減や施工にあたっての新技术・新工法の活用によりコスト縮減に努めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

現国道8号や(主)大津能登川長浜線の交通量が交通容量を越えており、渋滞が発生していることや、現国道8号の歩道が未整備で交通事故が多発していること、また雪害指定区間であるにもかかわらず、幅員が狭く除雪に苦慮しているとともに、北陸自動車道・名神高速道路の通行止時には大渋滞が発生する等、交通混雑の緩和・交通安全の確保・冬季の円滑な交通の確保のために、米原バイパスの早期整備が必要です。

今後、未供用区間の整備を図ることによる残事業の費用対効果は3.5となっています。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

現在8工区について、軟弱地盤対策の検討を行っており、今年度から工事に着手する予定です。また、9工区についても地元協議中であり、今年度中に、圃場整備との調整を行い、用地幅を確定する予定で、地元からは早期買収を求められています。

用地進捗率は87%で、事業の進捗は進んでおり、引き続き全線供用に向けて進めていくことが必要です。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路は都市計画決定により計画されたものであり、また用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。周辺環境の保全とともに、設計段階でのコスト縮減や施工にあたっての新技术・新工法の活用によりコスト縮減に努めます。

◇対応方針

【事業継続】 (原案)

一般国道8号は地域の交通のみならず、北陸地方と関西地方を結ぶ重要な幹線道路であり、その一部を形成する米原バイパスについては、広域幹線道路網の形成の他、交通混雑の緩和、交通安全の確保ならびに冬期の円滑な交通の確保のために早期完成が一層求められています。

今後とも、引き続き事業を継続し、平成20年代半ばの全線暫定2車供用を目指します。

一般国道8号

米原バイパス

チェックリスト

事業再評価に係る資料

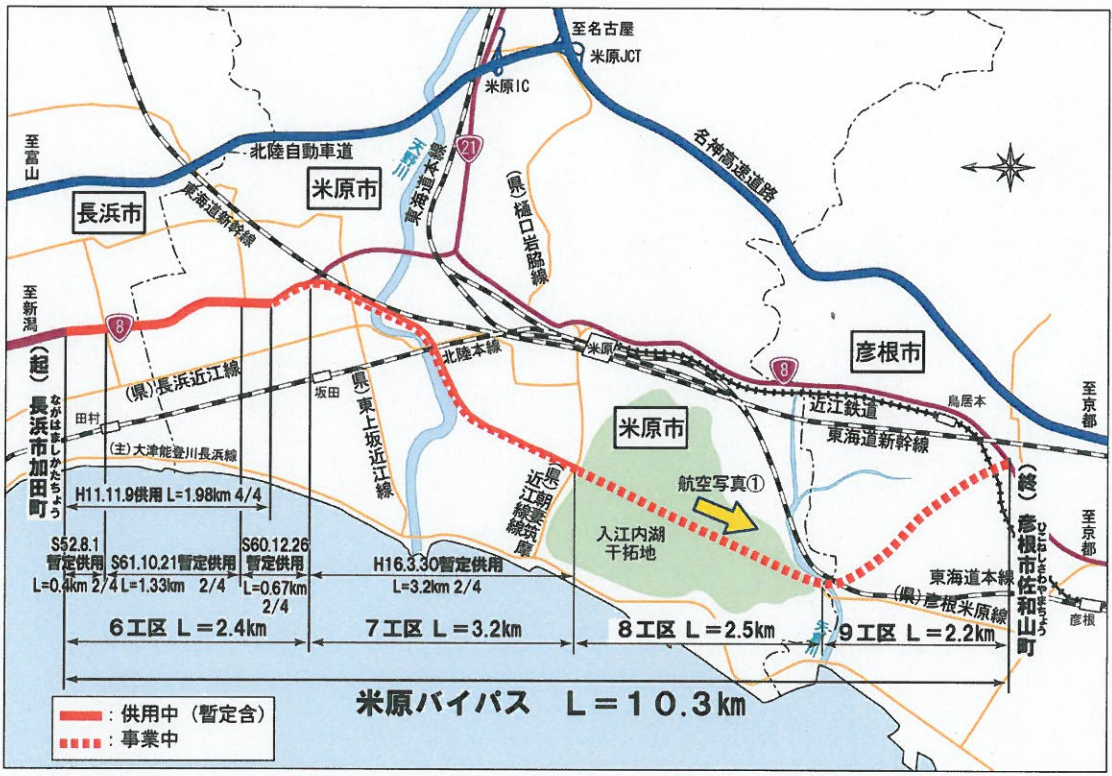
事業名		一般国道8号 <small>まいばら</small> 米原バイパス		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	<small>しがけんながはましかだちょう</small> 自：滋賀県長浜市加田町 <small>しがけんひこねしさわやまちょう</small> 至：滋賀県彦根市佐和山町		延長	10.3 km
	事業化	昭和41年度	都市計画決定	昭和48年12月28日	
	用地着手	昭和42年度	工事着手	昭和45年度	
	全体事業費	約700億円			
事業の目的	<p>一般国道8号は、新潟市を起点とし、京都市に至る延長約560kmの主要幹線道路であり、北陸地方と京阪神圏とを結ぶとともに、一般国道21号を介して中京圏とも連絡する重要な路線です。</p> <p>滋賀県内においては、北陸自動車道・名神高速道路とともに琵琶湖の東側を通過し、湖東地域の産業、経済、生活を支えています。しかしながら、近年、沿線地域の発展とともに一般国道8号の交通量は増加し、交通渋滞が慢性化しています。</p> <p>米原バイパスは、こうした交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保等を目的として計画された道路です。</p>				
位置図					

事業名	一般国道8号 ^{まいばら} 米原バイパス	事業種別	2次改築
-----	-------------------------------	------	------

執行済み額 事業費 : 約300億円 (進捗率45%)

事業の進捗状況

事業の進捗状況



○用地買収

・平成19年12月末現在の用地取得率は87%で、残る9工区については今年度中に用地幅を確定する予定で、地元からは早期買収を求められています。

○調査・設計・施工

- ・平成15年度に7工区の暫定供用を行いました。
- ・8工区にはルート上に著しい軟弱地盤層があり、大きな地盤沈下や周辺の農地への影響が予測されていましたが、地質調査や試験盛土による動態観測、解析等により対策工法の方針を決定し、工事に着手する予定です。
- ・9工区には圃場整備箇所があり、関係機関と道路設計の調整を行っています。

供用目標等今後の事業の見通し

今後とも、引き続き事業を継続し、平成20年代半ばの全線暫定2車供用を目指します。

事業名	一般国道8号 <small>まいばら</small> 米原バイパス		事業種別	2次改築
事業を めぐる 社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる 	
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	
	1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる 	
		国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する ■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上 <input type="checkbox"/> の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される 	
		無電柱化による美しい町並みの	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する 	
		安全で安心できるくらしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	

事業を巡る社会状況等の変化	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
		災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
			4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	
				生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
			5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	
					再評価実施時点における評価指標該当項目	
					<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号等の渋滞損失時間は約222万人・時間/年です。 ・当該事業により渋滞損失時間は約20万人・時間/年となり、約91%削減されます。 <p>4. 環境～地球環境の保全～</p> <p>○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号等のCO2排出量は57,253(t/年)です。 ・当該事業によりCO2排出量は53,500(t/年)で約6.6%削減されます。 <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNOx排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号の現道区間のNO2排出量は202.83(t/年)です。 ・当該事業によりNO2排出量は168.77(t/年)となり、約17%削減されます。 <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道8号の現道区間のSPM排出量は19.18(t/年)です。 ・当該事業によりSPM排出量は16.29(t/年)となり、約15%削減されます。 	
			事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等			
			<p>当該地域は古くから京阪神圏、中京圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝であることから、地域内の交通に加え、通過交通が多く、これらの交通が琵琶湖と鈴鹿山脈に挟まれた狭隘な地域に集中するため対象地域の道路網は非常に混雑しています。</p>			

<p>効事業 果業分 採析 択の 時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【全体事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B / C = 1.7 (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B / C = 3.5 (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 可減 能や 性代 替 案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本道路は都市計画決定により計画されたものであり、また用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。 ・周辺環境の保全とともに、設計段階でのコスト縮減や施工にあたっての新技术・新工法の活用によりコスト縮減に努めます。
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>国道8号バイパス建設促進期成同盟会 ・・・米原バイパスの整備促進・早期着工を要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>事務局案 事業継続 (理由) 一般国道8号は地域の交通のみならず、北陸地方と関西地方を結ぶ重要な幹線道路であり、その一部を形成する米原バイパスについては、広域幹線道路網の形成の他、交通混雑の緩和、交通安全の確保ならびに冬期の円滑な交通の確保のために早期完成が一層求められています。</p>